



→ MS

DIRECTORATE B				DATE 21 SEP. 2010	
B1	B2	B3	B4	ASS	TEN-TEA
X					
ACTION: <i>09/10</i>					
DEADLINE: <i>09/10</i>					
32 50, e-mail: <i>perrep.eu@mfa.gov.lv</i>					

Latvijas Republikas Pastāvīgā pārstāvniecība Eiropas Savienībā  
Permanent Representation of the Republic of Latvia to the European Union

23, Avenue des Arts, 1000 Brussels tel. (32 2) 238 31 00 fax (32 2) 238 32 50, e-mail: *perrep.eu@mfa.gov.lv*

Briselē, 2010. gada 9. septembrī

Nr. 2.3.10. - *453*

A/ <i>601721</i>		DG: <i>MOVE</i>		
ACTION:		ÉCHÉANCE:		
CODE DOSSIER:				
160910				
A	<i>(B)</i>	C	D	E
DG	ASS	001	01	SIAC
DGA	DGA	DGA		
DBC	DCE	DDE		

Eiropas Komisija  
Transporta un Mobilitātes  
ģenerāldirektorāts  
B-1049 Brisele  
Beļģija

Par viedokli par „NEA Transport research and training” veikto pētījumu

„Ports and their connections within TEN-T”

Latvijas Republikas Satiksmes ministrija ir iepazīsies ar Eiropas Komisijas pasūtīto pētījumu „Ostas un to savienojumi TEN-T ietvaros” („Ports and their connections within TEN-T”, Stakeholder consultation report, published June 29, 2010), ko izstrādāja kompānija „NEA Transport research and training”.

Uzskatām par ļoti nozīmīgu Eiropas Komisijas uzsāktu TEN-T politikas pārskatīšanu un uzmanīgi sekojam līdzī procesa norisei. Sevišķi vēlamies uzsvērt ostu lomu turpmākajā TEN-T attīstībā.

Vienlaikus veikto pētījumu vērtējam neviennozīmīgi, jo izmantotā matemātiskā pieeja neatspoguļo reālu skatījumu par ostu attīstību līdz 2030. gadam. Kā atzīts ziņojuma 28. lpp., izmantojot matemātisko modelēšanu, nav ņemti vērā jūras transporta pārvadājumu apjomi sadarbībā ar Krievijas Federāciju. Tā, mūsaprāt, ir būtiskākā kļūda un rada pilnīgi aplamu izpratni par faktisko situāciju Baltijas reģionā. Transporta, loģistikas un tranzīta pakalpojumus nav iespējams nodalīt kādā konkrētā teritorijā, neanalizējot to sadarbību ar kaimiņu reģioniem, tāpēc savienojumi ar trešajām valstīm ir ļoti būtiski. Attiecībā uz Latviju, būtiskas ir kravu plūsmas no Krievijas, Baltkrievijas, citām NVS valstīm un pat no Āzijas, kas tiek veiktas caur Latvijas ostām tālāk uz Eiropas tirgiem.

Nav atbalstāma pieeja par pamatu izmantot kravu vērtību, nevis kravu apjomus. Jāuzsver, ka infrastruktūra tiek plānota atbilstoši potenciāliem kravu pārvadājumu apjomiem un pārsvarā gadījumu tieši zemākas vērtības kravas tiek pārvadātas lielākos apjomos, kam nepieciešama arī jaudīgāka infrastruktūra. Īpaši jāņem vērā dažādu izejvielu pārvadāšanas apjomi un nevar piemirst par Eiropas Savienības enerģijas piegāžu drošību un energoresursu pārvadāšanas maršrutiem un apjomiem. Tāpat pētījumā noteikti jāatspoguļo arī kravu plūsmas ar Krievijas Federāciju un citām NVS valstīm, kā arī prognozes par Eirāzijas pārvadājumu perspektīvām. Lai palīdzētu

sagatavot patiesajai situācijai atbilstošu pētījumu, esam gatavi sniegt nepieciešamos datus par Latvijas ostu darbību.

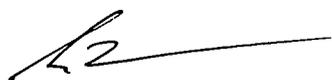
Mūsaprāt, pētījumā izmantotā metode - ņemot vērā tikai kravu rašanās un kravu patēriņa vietu, turklāt tikai ierobežotā telpā - Eiropas Savienībā - sniedz maldīgu priekšstatu par kravu plūsmām. Nav ņemta vērā jau pastāvošā reāla infrastruktūra un pakalpojumu sniegšanas kvalitāte, kā arī konkrētas izmaksas, kas ietekmē kravu plūsmas. Pielietotā metodika nav samērojama ar praktisko situāciju un nesniedz objektīvu informāciju un analīzes iespējas. Izvērtējot ostu lomu nākotnē, ir jāņem vērā jau esošā infrastruktūra, transporta asis un savienojumi, kā arī līdz šim veiktās investīcijas gan Eiropas Savienības, gan dalībvalstu līmenī.

Mūsdienās ostu un transporta infrastruktūras plānošanā būtiska uzmanība tiek pievērsta arī vides jautājumiem. Līdz ar to īpaši uzmanīgi būtu jāvērtē arī vides aspekti. Plānojot kravu plūsmas caur ierobežotu skaitu ostu, rodas jautājums, kāda būs vides faktoru un ostu darbības savstarpējā mijiedarbība šādos limitēta skaita lielajos transporta mezglos. Tādēļ, mūsaprāt, jāstrādā pie priekšlikumiem kā šīs plūsmas sadalīt vienmērīgāk un mazināt ietekmes uz vidi koncentrāciju. Iespējams, pastāv kāda kritiskā robeža, kuru sasniedzot, kravu plūsmas apjoms ir jāsāk ierobežot, lai saglabātu mūsdienām atbilstošu vides un dzīves kvalitāti.

Vēl joprojām Eiropas Savienības līmenī norisinās diskusijas par metodikas izstrādi TEN-T Pamattīkla noteikšanai. Tomēr šajā pētījumā un turklāt neprecīzu aprēķinu rezultātā tiek identificētas konkrētas ostas, kas tiek rekomendētas iekļaušanai TEN-T Pamattīklā. Mūsaprāt, vispirms starp Eiropas Komisiju un Dalībvalstīm būtu nepieciešams panākt vienošanos par Pamattīkla noteikšanai izmantojamo pieeju, metodiku un datiem.

Ņemot vērā jautājuma nozīmīgumu, Latvija ar nepacietību gaidīs „*NEA Transport research and training*” kompānijas sagatavotā pētījuma gala versiju, kuru lūdzam nosūtīt Dalībvalstu pārstāvjiem komentāru sniegšanai. Papildus informējam, ka Latvijas viedokli esam nosūtījuši arī kompānijai „*NEA Transport research and training*”.

Ar cieņu,



Lelde Līce-Līcīte  
Pastāvīgā pārstāvja vietniece